

IMO 及び IACS の動向 (4)

— IACS 及び IMO での主な審議内容・結果の紹介 —

国際室

1. はじめに

本稿においては、IMO（国際海事機関）及び IACS（国際船級協会連合）の動向を適宜紹介している。

第 288 号では「IACS の動向」として、IACS での審議内容の紹介に加え、IACS の目的、組織及び IACS での本会の役割を詳細に紹介したが、今号からは、IACS にて審議中の事項及び最近 IACS にて採択された技術決議の内容を中心に紹介する。

また、「IMO の動向」として、本年 3 月に開催された第 60 回海洋環境保護委員会（MEPC60）の審議結果を紹介する。

2. IACS の動向

2.1 IACS における最近の審議事項

第 288 号にて述べた通り、IACS には最終議決機関である理事会（Council）、一般的な政策検討を行う一般政策部会（GPG：General Policy Group）があり、その下に 4 つの分野（Hull, Machinery, Statutory 及び Survey）の技術部会（Panel）が設置され、統一規則（UR：Unified Requirement）及び統一解釈（UI：Unified Interpretation）等の制定改廃にかかわる審議を行っている。これらのうち、最近の主な審議事項について以下に紹介する。なお、第 288 号で最近の審議事項として紹介し、審議が継続中のものについてもその最新状況を含め、改めて紹介する。

2.1.1 Hull Panel（船体部会）

2006 年 4 月に施行されたばら積み貨物船及び二重船殻油タンカーの IACS 共通構造規則（CSR：Common Structural Rule）は、Hull Panel にて、規則改正等が行われている。CSR は、従来の UR とは異なり、船体構造に関する船級要件をすべて含む共通規則であり、IACS が全会一致で採択したものである。UR と異なり CSR に対する IACS メンバーの留保権はなく、その改正は 3/4 以上の多数決で決議することが出来る。なお、CSR の改正／運用作業は、Hull Panel の下に設置されたばら積み貨物船及び油タンカーそれぞれ専用のプロジェクトチームが実施している。CSR 一部改正案は Hull Panel での審議、合意後、各船級協会の技術委員会を通じて業界のレビュー結果を反映させるプロセスを二度実施して、最終案が Council にて審議、決議される。

(1) IACS CSR

2008 年版のばら積み貨物船用及び二重船殻油タンカー用 CSR に対する第 2 回一部改正案については、2010 年 7 月 1 日を発効日として、2010 年 4 月に IACS Council にて採択、公表された。主な改訂点は次のとおり。

(a) ばら積み貨物船用 CSR

- ・ UR S6（鋼材の使用区分）（Rev.5）の取り入れ
- ・ 舵の操縦性能に関わる規定を削除
- ・ 固定点検設備（PMA：Permanent Means of Access）の適用の明確化
- ・ 軽荷重量の定義
- ・ UR S21 との整合及び非暴露甲板の荷重
- ・ グラブワイヤによる損傷の防止
- ・ 建造品質基準を規定した IACS Rec.47 の改正の取り入れ
- ・ 溶接規定の明確化
- ・ マスチャート
- ・ ハッチカバーに関する規定の明確化

(b) 二重船殻油タンカー用 CSR

- ・ UR S6（鋼材の使用区分）（Rev.5）の取り入れ
- ・ 下部スツールが無い場合の波形隔壁の要求ネット断面係数の追加
- ・ 桁と桁を貫通する防撓材との取り扱いに関する規定明確化
- ・ クロスタイの強度評価
- ・ スロットの詳細
- ・ 疲労強度に関わる構造詳細
- ・ 有限要素解析（FEA）の取り扱いの明確化

(2) ばら積み貨物船以外の船舶のハッチカバーに関する統一規則の開発

ばら積み貨物船、鉱石運搬船及び兼用船のハッチカバーに関する要件は、UR S21 として既に定められているが、コンテナ船等のその他の船種のハッチカバーについても合理的な統一要件が必要との認識から、2005 年から Hull Panel の下にプロジェクトチーム（PT：Project Team）が設置され UR の開発が行われてきた。UR 案の PT での策定は完了しており、Hull Panel にて最終審議中である。

(3) 極厚鋼板のアレスト性に関する問題

日本船舶海洋工学会から近年大型化するコンテナ船に使用される極厚鋼板の安全性に関する懸念が IACS に報告されたことを機に、コンテナ船の極厚鋼板のアレスト性について Hull Panel において検討が行われている。

さらに、YP47 鋼を用いる場合の要件についても統一的基準を策定する必要があるとして、極厚鋼板のアレスト性及

びYP47鋼に対する要件を検討するPTを立ち上げた。

本会は、本会に設置した「脆性亀裂アレスト設計研究委員会」の成果及び2008年10月に本会が発行した「大型コンテナ船のYP47鋼の使用に関するガイドライン」の内容をIACSの統一基準等に反映させるよう働きかけており、Hull Panelにて審議中である。

(4) 高張力鋼の使用基準の見直し

船体縦強度要件の適用における高張力鋼の使用基準を規定しているURS4は、2007年4月に降伏応力が390N/mm²の高張力鋼(YP40鋼)に関する規定が追加され、Hull Panelによりその材料係数Kは0.68と定められた。本URは、2007年4月に採択され、施行されている。

しかし、その後GPGにおいて、幾つかの船級協会がYP40鋼の材料係数K(0.68)の自船級規則への取り入れを留保したことから、現在、留保に対する技術的妥当性の検討がHull Panelにおいて進められているところである。

2.1.2 Machinery Panel (機関部会)

(1) 機器の型式承認に係わる環境試験内容の見直し

近年電子制御エンジンを搭載する船舶が増加してきているが、同エンジンにおいては、過度の振動等による電子制御装置の不具合が報告されている。このため、型式承認時の環境試験要件の見直しが必要となっている。本会は、電子制御エンジン搭載船の船内環境(振動及び温度)の実船計測を行い、その結果を踏まえた環境試験見直しを提案する等して改正作業を主導している。

(2) 危険場所における電気機器の要件の見直し

タンカーの危険場所における電気機器の取扱いが、船級協会間で異なることから、その取扱いの整理を行っている。具体的には、貨物ポンプ室内のファン用電動機の配置に関しては、関連業界から統一的な取扱いが求められており、本会は、合理的な取扱いの提案を行い審議を主導している。

(3) 防爆機器の検査要件の作成

SOLAS等で参照されている防爆電気機器に関する規格の改正に伴い、危険場所に設置される防爆電気機器の検査規則及び同検査に携わる検査員の教育訓練指針の策定が必要となった。

このため、本会も参加したPTにて、爆発事故の原因となりうる電気機器の不良箇所の保守点検強化と検査員の能力向上を図るUR案とIACS Recommendation案の作成を行った。その後、Survey Panelでの検討を経て、更なる修正案が作成され、Machinery Panelにて審議中である。

2.1.3 Survey Panel (検査部会)

(1) PMAに関するUI SC191の継続的見直し

固定点検設備(PMA: Permanent Means of Access)の「革新的な手段」と「代替手段」に関し、各メンバー間で、統一した承認ができるよう検討し、UI SC191の継続的な見直しを行っている。本会より、ばら積み貨物船の二重底燃料油タンクの点検設備についてUIを作成する事を提案し、

Survey Panelにて審議中である。

2.1.4 Statutory Panel (条約部会)

(1) 非常用消火ポンプの吸込揚程 (IACS UI SC178 関連)

火災安全設備(FSS)コード第12章2.2.1.3において、非常用消火ポンプの吸込揚程は、就航中起こり得る全ての傾斜角及び動揺の状態下においてもSOLAS条約及びFSSコードに規定される要件を満足することが規定されている。しかしながら、傾斜角及び動揺に関する規定が不明確であることから、これらを明確にする条文解釈を検討している。

2009年2月に開催されたIMO第53回防火小委員会(FP53)において、これらを明確にすべくUI SC178案を提案したが、合意に至らなかった。このため、UI SC178のさらなる修正提案を作成し、2010年4月に開催のFP54に提出した。修正されたUI案の主要な内容は以下のとおり。

- (a) 航海状態(バラスト水交換中の経過状態を含む)について、船の長さで決定されるピッチング及びヒーブ並びにビルジキールの有無で決定されるロールを考慮した状態で、非常用消火ポンプが機能すること。
- (b) プロペラ没水2/3状態に相当する喫水状態(Even Keel)及び承認された復原性資料に記載される最も喫水が浅いバラスト入港状態(いずれの状態も船体動揺は考慮しない)において、非常用消火ポンプが機能すること。
- (c) 保護された水域のみを航行する船舶については、プロペラ没水2/3状態に相当する喫水状態(Even Keel)において、非常用消火ポンプが機能すること。
- (d) 停泊状態(荷役中)を考慮する必要はない。

2.1.5 CSR 調和とGBS 適合

(1) CSRの調和作業

2006年4月に施行されたばら積み貨物船用及び二重船殻油タンカー用の2つのCSRについては、その採択時において、IACSは特に日本の業界からの強い要請を受けて、両者を将来一つの規則に調和させることを公約した。CSRの2006年から1年間の運用を経て、2011年末を目標にCSRの調和作業5ヵ年計画が策定された。

CSR調和作業は、専任2名のプロジェクトマネージャの下に設置された9のプロジェクトチーム(①波浪荷重、②座屈、③直接強度計算、④腐食、⑤溶接、⑥ハッチコーナーの疲労、⑦就航船、⑧疲労、⑨規則算式)により鋭意作業が進められている。調和規則は、ばら積み貨物船及び二重船殻油タンカーの共通部、並びにばら積み貨物船及び二重船殻油タンカーに特有の規定からなる3部構成の予定である。

なお、CSRの調和作業は、従来、CouncilがCSRに関する諮問グループ(SG/CSR: Small Group on CSR)を通じて直接管理する体制の下で行われてきた。しかし、調和作

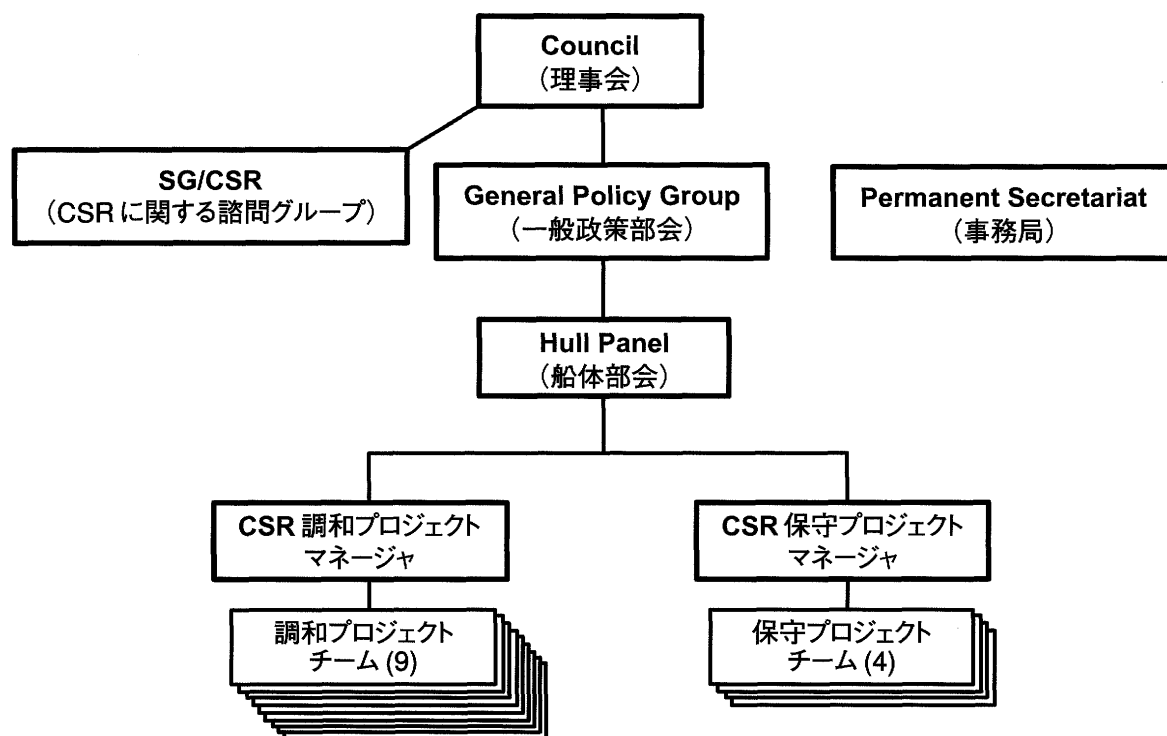


図1 新しいCSRの検討体制

業の統括的な管理、GBS 適合作業への対応等から、新しいCSRの検討体制（図1参照）に移行した。新体制の下では、Hull Panel の下に調和プロジェクトマネージャ及びプロジェクトチームが置かれるため、今後はHull Panelが調和作業に関する技術審議の責任を負うこととなる。

(2) IMO GBS への適合

IMO 第86回海上安全委員会（MSC86）において、ばら積み貨物船及び二重船殻油タンカーを対象とするGBSを強制化するSOLAS条約改正案及びGBSの機能要件等を定めた決議案が承認され、2010年5月に開催される第87回海上安全委員会（MSC87）で採択される見込みである。

IMO GBSが採択されると、2015年1月から建造契約を締結する長さ150m以上のばら積み貨物船及び二重船殻油タンカーに適用する各船級協会規則は、IMO GBSに定められる機能要件を満たすことを証明し、IMOから事前に承認を受けておく必要がある。また、IMO GBSには、CSRがカバーしていない機能要件が含まれておりCSRに基づく船級規則がGBSに適合するためには、CSRとGBSのギャップを解消するための改正作業を行う必要がある。このため、IACSでは、現在開発中の調和CSRをGBSに適合させること、及びCSRとGBSのギャップを解消する作業は可能な限りCSR調和作業の中で行うことに合意して、CSR調和作業を進めることとした。

一方、IMO事務局は、IMOによる船級規則のGBS適合検証作業のため、2012年末までに各船級協会がGBSに適合する規則をIMOに提出することを求めるスケジュール案を

提出した。これに対して、IACSは、本会が議長を務めるGBSに関する専門家グループ（EG/GBS：Expert Group on GBS）にて、GBS適合性検証のスケジュールや検証を行うための人的資源や財源などに関する検討を行い、その見解をまとめた提案文書をMSC87に提出した。具体的には、IMO事務局から提案されているスケジュールは非常に過密なものとなっていることから、IACSのCSR調和作業を考慮に入れて見直すよう提案している。

2.2 IACSで最近採択された技術決議

2009年7月から12月までにIACSで採択された技術決議について、IACS CSRを表1に、URを表2に、UIを表3にそれぞれ示す。これら決議のテキスト及びその技術背景はIACSホームページ（<http://www.iacs.org.uk/>）に公開されている。なお、これらの規則は、本会の該当する専門委員会及び技術委員会による審議を受けて、本会鋼船規則に取り入れられる。

また、本会のホームページ（<http://www.classnk.or.jp/>）においては、IACSホームページには掲載されていない、UR及びUIのアンダーラインバージョン（改正前と改正後の変更箇所を明確にしたもの）を掲載している。また、CSRについては、テキスト本文の和英版のほか、質問・要望事項に対するIACS回答及び共通解釈の和英版も掲載しているので、そちらも参照されたい。

表1 2009年7月－12月に採択されたCSR（共通構造規則）の改正一覧

規則名	改訂	採択日	適用日
CSR for Double Hull Oil Tankers	2008 Rule Change Notice 1	11 Nov. 2009	1 Feb. 2010

表2 2009年7月－12月に採択されたUR（統一規則）の改正一覧

UR番号	改訂	採択日	タイトル	適用日
W22	Rev. 5	Dec. 2009	Offshore Mooring Chain	1 Jul. 2011
W13	Rev. 4	Oct. 2009	Thickness tolerances of steel plates and wide flats	1 Jan. 2011

表3 2009年7月－12月に採択されたUI（統一解釈）の改正/新規制定一覧

UR番号	改訂	採択日	タイトル	適用日
SC35	Rev. 2	Sep. 2009	Fixed Fire Detection and Fire Alarm System	1 Jul. 2010
SC163	Rev. 2	Sep. 2009	Emergency fire pumps in cargo ships - sea suction and sea valve	1 Jan. 2010

表1 から表3 に掲げられた2009年7月から12月までにIACSで採択された技術決議の内容を以下に紹介する。

(1) 二重船殻油タンカー用CSR

2008年版の二重船殻油タンカー用CSRに対する第1回一部改正が2009年1月にIACS Councilにて採択され、2009年7月1日以降に建造契約を締結する船舶への適用が予定されていた。しかし、国際業界団体から船底及び船側外板の最小板厚の規定の見直し又は更なる技術背景の説明を求める強い要請を受け、IACS Councilは2009年6月に異例の適用延期を決定し、当該一部改正規定の再審議を行うこととなった。再審議の結果、見直し要請のあった船尾部外板の最小板厚に関する規定の改正を除く一部改正が、2010年2月1日から施行された。なお、施行する第1回一部改正から削除された船尾部外板の最小板厚に関する規定については、船首尾部の船側外板及び甲板等の板厚は船の長さ方向に急激に減じてはならない旨の共通解釈（CI：Common Interpretation）が作成され、本年1月1日より施行された。

(2) UR W22

本URは、海洋構造物の係留鎖に対する材料、設計及び試験等の要件を規定したものである。今回の改正により、高強度の係留鎖及びスタッド無し係留鎖に対する規定が追加された。

(3) UR W13

本URは、船体構造物や機関・機器等に使用される圧延鋼材の板厚公差に関する要件を規定したものである。今回の改正により、鋼板の局所的な負の板厚公差は認められるものの、計測された平均板厚は公称板厚を下回ってはならないとの規定に改められた。

(4) UI SC35

本UIは、FSSコード9.2.2において規定される火災探知警報装置への2系統の給電に関する要件の解釈である。改

正前は、分電盤経由の給電が禁止されているとの解釈であったが、分電盤への給電に不具合が生じた場合にも蓄電池等から連続して給電できることを条件に、分電盤経由で給電が認められるとの解釈に改められた。さらに、2系統の電源供給源として、蓄電池や非常用配電盤からの供給も認められるとの解釈が追加された。

(5) UI SC163

SOLAS及びFSSコードにおいて規定される非常用消火ポンプの容量に関し、本UIは、当該ポンプを他の固定式消火装置への給水にも使用する場合に必要な容量に関する解釈を規定している。主な改正内容は次のとおり。

- (a) 当該ポンプの容量は、給水を行う他の固定式消火装置に必要な容量に、通常の2条射水に必要な容量を加えたものとする。
- (b) 2条射水に必要な容量は、船上に備えられている最も大きな消火ノズル径で決定され、ノズル径が16 mm及び19 mmの場合、1条あたりそれぞれ16 m³/h及び23.5 m³/hで計算する。

3. IMOの動向

2010年3月に開催された第60回海洋環境保護委員会（MEPC60）の審議概要を紹介する。

(1) 強制要件の改正の検討及び採択

以下の強制要件の改正が採択された。

(a) ECA指定に関するMARPOL条約附属書VIの改正

米国・カナダの沿岸200海里内をNO_x、SO_x及び粒子状物質（PM：Particulate Matter）の放出規制海域（ECA：Emission Control Area）に指定するとのMARPOL条約附属書VIの改正案が採択された。本改正は2011年8月1日に発効。但し、SO_x規制値適用は、発効日から12ヶ月間猶予

されるため、2012年8月1日からの適用（適用時におけるSOx規制値：1.00% [m/m]）となる。

(b) 南極海域における重質油輸送に関する MARPOL 附属書 I の改正

南極海域における重質油のばら積み貨物としての輸送を禁止する、MARPOL 条約附属書 I の改正案（第9章の追加）が採択された。本改正は2011年8月1日に発効。

なお、輸送が禁止される重質油は以下の通り。

- ・ 15℃において密度 900kg/m³ 以上の原油
- ・ 原油以外の、15℃において密度 900kg/m³ 以上の油、又は 50℃において動粘性係数 180mm²/s 以上の油
- ・ アスファルト、タール、及びそれらの乳化物

(2) バラスト水管理条約

2004年に採択されたバラスト水管理条約（現在未発効）で規定されるバラスト水処理装置は、IMO のガイドラインに基づき主管庁によって承認（型式承認）されなければならない。一方、バラスト水処理装置に有害水生生物や病原菌を殺傷・減菌するための活性物質が使用される場合は、IMO による活性物質単体の評価を行った承認（基本承認）及び処理装置としての総合的な評価を行った承認（最終承認）が必要となっている。

本条約の発効条件（30ヶ国以上の批准かつ合計商船舶腹量の比率が35%以上となった12ヵ月後に発効）に対する現在の批准状況は、22ヶ国（リベリア、フランス等）、合計商船舶腹量に対する比率は22.65%である（2010年3月末

現在）。

本会合において、バラスト水管理条約に規定されている適用日に従い、新造船にバラスト水管理システム搭載の導入を促すことを主管庁に求める MEPC 決議が採択された。

なお、新たに活性物質を用いたバラスト水処理装置の基本承認が8件、同最終承認が4件行われた。この結果、これまでに承認されたものを含めると、活性物質を用いたバラスト水処理装置の基本承認は24件、最終承認は12件となった。この承認状況を表4に示す。

(3) シップリサイクル条約

シップリサイクル条約（現在未発効）が2009年5月に採択された際、IMO は同条約の実施に必要な検査及び証書並びに PSC 等に関する6のガイドラインの作成に合意した。その後、そのうちの1つである有害物質インベントリ作成ガイドラインは採択され、残り5のガイドラインを開発中である。本会合では、当該ガイドラインの審議スケジュール（表5参照）が合意された。

また、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」について、前回会合（MEPC59）にて設置された通信部会（CG：Correspondence Group）において作成されたドラフトをベースに詳細検討が行われ、当ガイドラインの目次及びその枠組みが合意された。また、「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」のあり方について議論が開始された。

これら2つのガイドライン、並びに「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」の審議を進めるため、CG を再設置することが合意された。

表4 バラスト水処理装置の承認状況

メーカー名	製品名	申請国 ^{注1}	処理方法	活性物質 (G9 ^{注2}) IMO承認状況		型式承認 (G8 ^{注3})
				基本承認 ^{注4}	最終承認 ^{注4}	承認国 ^{注5}
Alfa-Laval Tumba AG	PureBallast	スウェーデン	フィルター + UV (光触媒)	取得済	取得済	ノルウェー
Hamann AG	SEDNA system	ドイツ	遠心分離器 + フィルター + Peraclean Ocean (過 酢酸/過酸化水素)	取得済	取得済	ドイツ
Ocean Saver AS	OceanSaver	ノルウェー	フィルター + キャビテーション + 脱酸素 + 電気分解	取得済	取得済	ノルウェー
TECHCROSS INC	Electro-Clean	韓国	電気分解	取得済	取得済	韓国
日立プラントテク ノロジー	Clear Ballast	日本	凝集磁気分離 + フィルター	取得済	取得済	日本
三井造船	Special Pipe Ballast Water Management System	日本	フィルター + オゾン + キャビテーション	取得済		

メーカー名	製品名	申請国 ^{注1}	処理方法	活性物質 (G9 ^{注2}) IMO承認状況		型式承認 (G8 ^{注3})
				基本 承認 ^{注4}	最終 承認 ^{注4}	承認国 ^{注5}
JFEエンジニアリング/TGコーポレーション	JFE-BWMS	日本	フィルタ + TGBallastcleaner (次亜塩素酸ナトリウム) + ベンチュリ	取得済	取得済	
RWO	CleanBallast (Ectosys)	スウェーデン	フィルター + 電気分解	取得済	取得済	
Resource Ballast Technologies Pty	Resource Ballast Technologies System	南アフリカ	キャビテーション + 電気分解 + オゾン + フィルター	取得済	取得済	
PANASIA CO., LTD.	GloEn-Patrol	韓国	フィルター + UV	取得済	取得済	
NK CO., LTD.,	NK O3 Blue Ballast System	韓国	オゾン	取得済	取得済	韓国
Greenship	Greenship's Ballast Water Management System	オランダ	遠心分離 + 電気分解	取得済	取得済	
Ecochlor Inc.	Ecochlor Ballast Water Treatment System	ドイツ	フィルター + 二酸化塩素	取得済		
China Ocean Shipping (Group) Company & Tsinghua University	Blue Ocean Shield Ballast Water Management System	中国	遠心分離 + フィルター + UV	取得済		
HHI	HHI BWMS (EcoBallast)	韓国	フィルター + UV	取得済	取得済	
Aquaworx ATC	AquaTriComb TM Ballast Water treatment system	ドイツ	フィルター + UV	取得済		
Simens	SiCURE TM BWMS	ドイツ	フィルター + 電気分解	取得済		
Sunrui CFCC	Sunrui BWMS	中国	フィルター + 電気分解	取得済		
DESMI Ocean Guard A/S	DESMI Ocean Guard BWMS	デンマーク	フィルター + オゾン + キャビテーション + UV	取得済		
21 st Century Shipbuilding Co., Ltd.	Blue Ocean Guardian (BOG) BWMS	韓国	フィルター + プラズマ + UV	取得済		
HHI	HHI BWMS "HiBallast"	韓国	フィルター + 電気分解	取得済		
Kwang San Co., Ltd.	KS BWMS "En-Ballast"	韓国	フィルター + 電気分解	取得済		
Qingdao Headway Technology Co., Ltd.	OceanGuard BWMS	ノルウェー	フィルター + 電気触媒 + 超音波	取得済		

メーカー名	製品名	申請国 ^{注1}	処理方法	活性物質 (G9) ^{注2} IMO 承認状況		型式承認 (G8) ^{注3}
				基本 承認 ^{注4}	最終 承認 ^{注4}	承認国 ^{注5}
Severn Trent DeNora	Severn Trent DeNora BalPure® BWMS	ドイツ	フィルター + 電気分解	取得済		

(注 1) 申請国：活性物質の基本及び最終承認に関する IMO への申請を行った国

(注 2) G9：活性物質を使用するバラスト水管理システムの承認に関する手順

(注 3) G8：バラスト水管理システムの承認に関するガイドライン

(注 4) 基本承認及び最終承認の列の下線部は、MEPC60で承認された製品であることを示す

(注 5) 承認国：バラスト水処理装置の型式承認を行った国

(参考) 活性物質が使用されない旗国の G8 ガイドラインに従った型式承認を取得したバラスト水処理装置

メーカー名	製品名	申請国	処理方法	活性物質 (G9) IMO 承認状況		型式承認 (G8)
				基本 承認	最終 承認	承認国
OptiMarine AS	OptiMar Ballast Systems	ノルウェー	フィルター + UV			ノルウェー
NEI Treatment System	Venturi Oxygen Stripping	アメリカ	脱酸素 + キャビテーション			リベリア
Hyde Marine Inc.	Hyde GURDIANTM	アメリカ	フィルター + UV			UK

表 5 シップリサイクル条約に関する各種ガイドラインの審議スケジュール

ガイドライン名	概要	作業開始	採択 (予定)
有害物質インベントリ作成ガイドライン	新造船及び現存船のインベントリ作成に関する手法及び作成例、インベントリの様式、インベントリ作成に必要な材料宣誓書及び供給者適合宣言書の様式等を詳細に定めた指針	---	MEPC 59にて採択済み
船舶リサイクル施設に関するガイドライン	船舶リサイクル施設計画の記載内容や報告事項等を含め、船舶リサイクル施設 (解撤ヤード) に対する条約要件の詳細な必要事項を包括的に提示する指針	MEPC 59 (2009年7月)	MEPC 62 (2011年7月)
船舶リサイクル計画に関するガイドライン	船舶リサイクル施設が解体予定の個船毎に立案しなければならない、船舶リサイクル計画の策定手順を示した指針	MEPC 61 (2010年9月)	MEPC 62 (2011年7月)
船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン	所管官庁が船舶リサイクル施設 (解撤ヤード) を承認する方法の手順を示した指針	MEPC 61 (2010年9月)	MEPC 62 (2011年7月)
検査及び証書に関するガイドライン	検査と証書を必要とする船舶が、附属書の規則に従って検査され、また、証書が交付されることを確保するための指針	MEPC 62 (2011年7月)	MEPC 64 (2012年10月)
PSCに関するガイドライン	PSCが有効なインベントリ一覧表に関する国際証書またはリサイクル準備に関する国際証書が備え付けられているかどうかの確認を行う際の指針	MEPC 62 (2011年7月)	MEPC 64 (2012年10月)

(4) 温室効果ガス (GHG) 関連

気候変動枠組み条約 (UNFCCC : United Nations Framework Convention on Climate Change) 京都議定書により、温室効果ガス (GHG : Greenhouse Gas) を 2008 年～2012 年までの間に 1990 年比で 5 % 削減を目標として、日本は 6 %, 欧州は 8 % の削減義務を負っている。発展途上国は、「共通であるが差異ある責任 (CBDR^注 : Common but differentiated responsibility)」の原則により、京都議定書では削減義務を負っていない。

注) 地球環境問題に対しては共通責任があるが、各国への責任回避への寄与度と能力とは異なっているという考え方

2009 年 12 月コペンハーゲンにて開催された UNFCCC 第 15 回締約国会議 (COP15 : Conference of the Parties 15) においては、2013 年以降のポスト京都議定書の新たな枠組みについての合意に至らなかった。また、今後の国際海運の取り扱いについても審議が行われたが、各国意見の折り合いが付かず、今後の UNFCCC 及び IMO の役割等について最終的な合意文書には盛り込まれなかった。

本会合においては、エネルギー効率設計指標 (EEDI : Energy Efficiency Design Index) 及び船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP : Ship Energy Efficiency Management Plan) の強制化、並びに経済的手法等について審議が行われた。

(a) EEDI 及び SEEMP の強制化について

MARPOL 条約附属書 VI の改正として、EEDI 及び SEEMP の強制化が審議され、以下の基本方針が概ね合意された。

- ・ 総トン数 400 トン以上の船舶 (電気推進船等一部の船舶を除く) については EEDI を計算すること
- ・ 一定サイズ以上の船舶 (電気推進船の船舶を除く) は、EEDI が規制値をクリアすること
- ・ SEEMP は船上保管のみ要求され、承認および検査は要求しない

また、日本提案である EEDI 認証ガイドライン (MEPC.1/Circ.682) に対する問題提議及び修正提案についても審議された。

次回会合 (MEPC 61) での当該条約改正案の承認を目的として、2010 年 6 月 28 日～7 月 2 日に MEPC 中間会合を開催し、EEDI の適用対象となる船種及びサイズ、ベースラインの確立等について審議予定。

(b) 経済的手法の検討

燃料油課金、排出量取引等の経済的手法について検討を行うため、専門家会合を設置することが合意された。今後、各経済的手法について実施の可能性、海運への影響評価等について分析を行う予定。

また、同検討結果を次回会合 (MEPC 61) に報告すること、及び 2010 年 9 月に MEPC 中間会合を開催する

ことが合意された。

4. おわりに

1968 年の IACS 創設以来のメンバーである本会は、これまでに 3 度の IACS 議長協会を務めてきており、2010 年 7 月から 1 年間は、4 回目の議長協会を務めることとなる。

また、IMO に関しては、本会は従来から日本代表団又は IACS 代表団の一員として、各種委員会、小委員会に参加してきている。これに加え、IACS 議長協会として、MSC 及び MEPC に参加する IACS 代表団を主導することとなる。

従って、この議長協会となる機会を捉え、これまで以上に、海上の安全及び海洋環境の保護並びに海事産業の発展に貢献、寄与すべく、IACS 及び IMO 等の国際活動に積極的に取り組む所存である。

参考文献

- 1) 日本海事協会国際室：IMO 及び IACS の動向 (2) - IACS の組織及び活動 - , 第 288 号, 日本海事協会会誌, 2009